W-060F
c2

L'INDUSTRIE CANADIENNE DU CAMIONNAGE (1)

Y. Deslauriers — Statistique Canada

S.L. Mozes — Statistique Canada

I. - Résumé

Le présent document décrit la taille et la structure de l'industrie canadienne du camionnage pour compte d'autrui et le camionnage privé (ou compte propre). Cette étude met en lumière et analyse les points communs et les différences entre ces deux secteurs de l'industrie. La taille et l'importance du camionnage sont illustrées dans le contexte économique national et dans le contexte du transport.

II. - Introduction, objectifs, définitions, sources des données et restrictions

Introduction

La réalisation, par Statistique Canada, de l'Enquête sur le camionnage pour compte propre (1982) permet pour la première fois, depuis 1964, d'analyser la taille et la structure de l'industrie

(1) L'opinion exprimée dans le présent document est celle des auteurs et ne reflète pas nécessairement celle de Statistique Canada.

89-03399/

canadienne du camionnage, cette dernière étant définie comme étant la somme des propriétaires/exploitants de camions, tracteurs et remorques qui utilisent leurs véhicules pour le transport des marchandises, soit pour leur propre compte (compte propre) ou celui des autres (pour compte d'autrui).

Cette définition traduit l'évolution dans le domaine de la cueillette de statistiques qui décrivent l'activité et la nature du camionnage. Jusqu'à tout récemment, la définition conventionnelle et parfois officielle, de l'industrie du camionnage n'englobait que l'élément touchant le transport de marchandises moyennant rémunération (c'est-à-dire, pour compte d'autrui seulement).

Objectifs de l'étude

Le présent document a pour objectif de présenter une analyse empirique de la structure, de la taille et de l'importance de l'industrie canadienne du camionnage en tenant particulièrement compte de l'importance relative et de la nature concurrentielle du camionnage pour compte propre au regard du camionnage pour compte d'autrui dans le marché du transport des marchandises sur de longues distances.

Définitions

a) Aux fins de la présente étude, l'industrie du camionnage est définie comme étant la somme de tous les propriétaires/exploitants de camions, tracteurs et remorques assurant le

transport des marchandises, contre rémunération ou non;

b) Le secteur pour compte d'autrui est défini comme étant la somme des propriétaires/exploitants de véhicules transportant des marchandises moyennant rémunération;

c) Le secteur privé de l'industrie se compose des propriétaires/exploitants de véhicules qui transportent leurs propres marchandises. Sa principale fonction consiste à offrir les services de soutien logistiques à l'expéditeur propriétaire. Cette définition n'écarte cependant pas la possibilité d'un transporteur privé réalisant des recettes grâce à ses activités de transport.

Source des données

Les données relatives à la présente étude viennent surtout des ouvrages suivants: (a) Entreprises de camionnage et de déménagement, de Statistique Canada; (b) Fiche de renseignements sur le camionnage, de Statistique Canada; (c) Relevé et utilisation des camions, de Statistique Canada et (d) l'Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, de Statistique Canada. Les concepts et la méthodologie variant considérablement d'un sondage à l'autre, les auteurs ont eu recours à un certain nombre d'hypothèses et préparé des estimations au besoin, afin d'obtenir des données comparables. Ces estimations

ont été fondées sur l'analyse des microdonnées brutes, de même que sur l'opinion professionnelle des auteurs.

Restrictions relatives aux données

Voici, brièvement, les restrictions au niveau des sources de données pouvant avoir une incidence considérable sur les résultats de l'étude:

(1) Les questionnaires sur le camionnage privé ont été envoyés à tout emplacement ou adresse de l'exploitant lorsqu'il y avait plus de 14 véhicules inscrits. Il ne fut donc pas tenu entièrement compte des activités des grandes entreprises, étant donné que les emplacements de la même entreprise, où moins de 15 véhicules étaient inscrits, n'ont pas été inclus dans l'enquête.

(2) Les estimations relatives au camionnage pour compte propre de la province de la Colombie-Britannique sont sous-estimées en raison d'un problème technique qui s'est manifesté durant l'établissement de l'univers.

(3) Dans les données sur le camionnage pour compte propre, les activités réelles de cette industrie sont sous-estimées étant donné que les transporteurs privés utilisant exclusivement des véhicules loués n'ont pas été inclus dans l'univers de l'enquête.

(4) Les kilomètres parcourus par les véhicules excluent ceux des chauffeurs-courtiers. Les transporteurs pour compte d'autrui recourant davantage que les transporteurs privés aux services de courtiers et le nombre de kilomètres parcourus par les vénicules des courtiers étant supérieur à celui des véhicules appartenant à la société, la moyenne des kilomètres parcourus présentée sous-estime davantage la valeur réelle des transporteurs pour compte d'autrui que celle des transporteurs privés.

(5) Pour bon nombre de camionneurs privés, certains éléments de dépenses relatives au camionnage n'ont pas été séparés des autres coûts. En outre, le coût total d'exploitation de parcs de camions privés est sous-estimé.

III - Camionnage - Un aperçu

La croissance de l'industrie canadienne du camionnage au cours des trente dernières années a été l'une des plus importantes du transport canadien. Le développement phénoménal de cette industrie peut être attribué à un certain nombre de facteurs, dont les plus importants sont les suivants: (a) développement des industries de fabrication, (b) progrès techniques, (c) urbanisation, (d) construction de meilleurs systèmes routiers et (d) décentralisation de certaines industries. Ces facteurs, associés à la souplesse, à la vitesse et à l'adaptabilité des véhicules automobiles ont suscité une augmentation de la part estimative de

l'industrie au niveau du produit intérieur brut (PIB), lequel est passé selon les estimations, de 1,7 p. 100 en 1950, à 2,7 p. 100 en 1983. Cette croissance de l'industrie du camionnage au sein du secteur des transports est illustrée par les dépenses brutes d'exploitation qui constituent une mesure statistique. Ces données sont présentées au tableau 1.

TABLEAU 1

DÉPENSES BRUTES D'EXPLOITATION, SELON LE MODE TRANSPORT

(TRANSPORT DES MARCHANDISES SEULEMENT)

Modes de transport (industries)

	Dépenses (en milliards de dollars)		Dépenses (en milliards de dollars)							
	Transport routier(1)	%	Transport ferroviaire	%	Transport maritime	%	Autres(2)	%	Total	%
1950	0.1	9	0.8	66	0.1	9	0.2	16	1.2	100
1960	1.5	43	1.0	29	0.3	8	0.7	20	3.5	100
1970	3.8	58	1.4	21	0.4	6	1.0	15	6.6	100
1980	11.5	60	4.0	21	1.1	5	2.7	14	19.3	100
1982	14.5	58	5.2	21	1.1	4	4.3	17	25.1	100

(1) Les entreprises ayant un parc de moins de 5 véhicules ont été exclues.

(2) Comprend les pipelines, transitaires, courriers, etc.

D'après les données présentées dans ce tableau, il est clair qu'en termes de dépenses d'exploitation, le camionnage est devenu le principal mode de transport des marchandises; en outre, en 1982, il intervenait pour 58 p. 100 de l'ensemble des dépenses d'exploitation de l'industrie. Étant donné les restrictions au niveau des données, il a été impossible de fournir une comparaison des modes de transport en utilisant des mesures plus conventionnelles relativement au transport comme par exemple tonnes de marchandises transportées ou tonne-kilomètres de marchandises transportées.

IV - Comparaison entre le camionnage pour compte propre et le camionnage pour compte d'autrui

Malgré la taille et l'importance de l'industrie canadienne du camionnage, il s'agit pratiquement d'une entité inconnue, surtout en raison de la rareté des données. Par exemple, ce n'est que tout récemment que la Division des transports de Statistique Canada a été en mesure de rassembler et de publier des données sur le camionnage privé. Dans la présente section, on tentera de décrire, très brièvement, la taille et la structure, les points communs et les différences entre les industries de camionnage pour compte d'autrui et compte propre.

Dans le secteur du camionnage privé, le transport des marchandises est effectué pour compte privé ou compte propre, c'est donc dire que le transporteur a souvent un intérêt direct relativement aux

marchandises transportées. Cependant, pour en arriver à une décision plausible, il faut également tenir compte d'autres facteurs comme le contrôle de l'exploitation, les risques associés au transport, et de plus le fait que le transport soit effectué au sein d'une entité commerciale unique. De récentes discussions sur le "transport inter-société", la "filiale du transporteur privé" et le "transporteur à forfait" ont rendu encore plus difficile la tâche de dégager une définition plausible. Après avoir étudié les restrictions d'ordre juridique, réglementaire et statistique, les auteurs ont défini le camionnage pour compte propre en tenant compte de deux grands critères, notamment:

(1) il s'agit essentiellement de l'exploitation appartenant entièrement au principal expéditeur;

(2) sa principale fonction consiste à offrir un service de soutien logistique, les recettes et les gains ne revêtant qu'une importance secondaire.

Le camionnage pour compte d'autrui, par contre, est défini comme étant la somme des transporteurs qui transportent des marchandises moyennant rémunération, que ce soit pour le grand public (transporteurs publics) ou pour certains groupes d'expéditeurs (transporteurs à forfait). Les transporteurs pour compte d'autrui auxquels s'applique cette définition peuvent être réglementés ou ne pas l'être.

Malheureusement, la base de données utilisée par les auteurs ne fournissait pas tous les renseignements qui auraient permis de faire une distinction nette entre ces deux segments. Il est reconnu qu'en vertu de certains contrats, les transporteurs pour compte d'autrui, tel que définis et totalisés, transportent les produits de leurs principaux expéditeurs seulement; de plus, certains transporteurs privés travaillent surtout dans ce secteur pour les gains retirés, et il faut dès lors les considérer comme des transporteurs pour compte d'autrui. L'étude de la base des données révèle qu'il s'agit en fait de cas isolés et par conséquent, ils ne revêtent pas suffisamment d'importance pour influer sur les statistiques ou fausser les résultats de l'analyse. En fait, l'existence de ce problème vient appuyer la définition de l'industrie proposée par les auteurs.

Le tableau 2 présente la description des deux secteurs de l'industrie du camionnage qui se font le plus souvent concurrence.

TABLEAU 2

COMPARAISON ENTRE LE CAMIONNAGE POUR COMPTE PROPRE ET POUR COMPTE D'AUTRUI - 1982 (1)

	Camionnage pour compte d'autrui	%	Camionnage pour compte propre (2) (estimation)	%	Total de l'industrie du camionnage	%
Nombre d'entreprises	3,008	5.4	52,623	94.6	55,631	100
Matériel en exploitation						
Camions	18,795	5.8	303,800	94.2	322,595	100
Tracteurs	31,730	55.1	25,900	44.9	57,630	100
Remorques	78,816	62.7	46,900	37.3	125,716	100
Nombre d'employés (estimation)	81,000	22.0	287,000	78.0	368,000	100
Consommation de carburant (en milliards de litres)	1.5	31.3	3.3	68.7	4.8	100
Coût en carburant (en milliards de dollars)	.6	30.0	1.4	70.0	2.0	100

Nombre de kilomètres parcourus par le véhicule (en milliards)	2.7	29.0	6.6	71.0	9.3	100
Total estimatif des dépenses d'exploitation (en milliards de dollars)	5.4	37.2	9.1	62.8	14.5	100
Coût en carburant/km parcouru ($)	0.22		0.22		0.22	
Nombre moyen de pièces de matériel par entreprise	43		6.7		9.0	
Nombre moyen d'employés par entreprise	33		5.4		6.6	
Dépenses d'exploitation moyennes annuelles par entreprise (en milliards de dollars)	1,795		172		160	

(1) Comprend les entreprises comptant plus de 4 véhicules.

(2) Comprend les entreprises comptant plus de 4 véhicules et assurant le transport de marchandises.

D'après le tableau, l'industrie du camionnage pour compte propre en termes d'entreprises, de matériel en exploitation, de carburant consommé et de milles parcourus, est beaucoup plus importante que celle du camionnage pour compte d'autrui. Les données présentées révèlent de plus que la taille moyenne d'une entreprise de camionnage pour compte propre est considérablement plus petite que celle de l'entreprise moyenne de camionnage pour compte d'autrui.

V - Analyse de l'importance relative du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre sur le marché du transport de longue distance

A - Structure des transporteurs de marchandises sur de longues distances

Cette partie établit une comparaison entre les transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre, dans un contexte concurrentiel.

On a étudié un marché où des moyennes et des grandes entreprises de transport de marchandises se côtoient et se font concurrence. Les critères suivants ont été utilisés pour définir les deux groupes comparés.

a) Groupe des transporteurs pour compte d'autrui

. Plus de 50 p. 100 des recettes d'exploitation ont été tirées d'expéditions effectuées sur une distance de plus de 25 km.

. Les entreprises de déménagement sont exclues.

. Au moins 15 pièces de matériel (camions, tracteurs, remorques) étaient exploitées par ces sociétés.

b) Groupe des transporteurs pour compte propre

. Plus de 50 p. 100 des voyages comportaient une distance de plus de 24 km.

. Les activités de camionnage de ces parcs étaient liées à au moins une des industries suivantes: agriculture, forêt, pêche et chasse, mines, fabrication, construction, commerce de gros, commerce de détail et services d'hébergement, d'aliments et de boissons.

. Au moins 15 pièces de matériel étaient exploitées par ces sociétés.

Des données comparatives tirées de l'Enquête sur les entreprises de camionnage et la Fiche de renseignements sur le camionnage ont été rassemblées et analysées pour chacun de ces groupes. Un résumé de cette analyse est présenté au tableau 2, pages 12, 13 et 14.

TABLEAU 3

CERTAINES STATISTIQUES SUR LES ENTREPRISES DE CAMIONNAGE

DE LONGUE DISTANCE POUR COMPTE PROPRE ET POUR COMPTE D'AUTRUI

	Pour compte d'autrui		Pour compte propre	
	Nombre	%	Nombre	%
1- Nombre de transporteurs				
2- Région de domicile				
(nombre, %)				
Maritimes	80	8%	446	16%
Québec	237	23%	798	28%
Ontario	334	33%	785	28%
Ouest	374	36%	793	28%
3- Nombre de provinces/Territoires servis				
(nombre, %)				
un (1)	461	45%	2,040	72%
deux (2)	251	24%	369	13%
trois (3)	124	12%	196	7%
quatre (4)	71	7%	81	3%
plus de cinq (5)	108	11%	136	5%

4- Genre de propriété

(nombre, %)

Propriétaire unique	27	3%	313	11%
Société en nom collectif	18	2%	55	2%
Société constituée en corporation	972	95%	2,378	84%
Autres (par ex. gouvernemental, etc.)	8	1%	75	3%

5- Matériel

a) (i)	Nombre total de véhicules en exploitation	102,914	100%	72,527	100%
(ii)	moyenne/transporteur	100		26	
b) (i)	Nombre total de véhicules en propriété	95,219	92%	64,982	90%
(ii)	moyenne/transporteur	93		23	
c) (i)	Nombre total de véhicules loués	7,695	8%	7,545	10%
(ii)	moyenne/transporteur	8		3	
d) (i)	Nombre de camions en propriété	9,487	9%	40,192	55%
(ii)	moyenne/transporteur	9		14	
e) (i)	Nombre de camions loués	237	0%	3,389	5%
(ii)	moyenne/transporteur	0.2		1.2	
f) (i)	Nombre de tracteurs en propriété	23,082	22%	8,433	12%
(ii)	moyenne/transporteur	23		3	
g) (i)	Nombre de tracteurs loués	1,820	2%	1,032	2%
(ii)	moyenne/transporteur	2		1	
h) (i)	Nombre de remorques en propriété	62,650	61%	16,357	23%
(ii)	moyenne/transporteur	61		6	
i) (i)	Nombre de remorques louées	5,638	6%	2,524	3%
(ii)	moyenne/transporteur	6		1	

j) (i) Ventilation des véhicules selon le genre				
Camions en propriété	9,487	9%	40,192	55%
Camions loués	237	0%	3,389	5%
Tracteurs en propriété	23,082	22%	8,433	12%
Tracteurs loués	1,820	2%	1,632	2%
Remorques en propriété	62,650	61%	16,357	23%
Remorques louées	5,638	7%	2,524	3%
TOTAL	102,914	100%	72,527	100%

6- Distance

a) Distance totale parcourue (millions de km)	2,100	100%	2,390	100%
b) (i) Distance totale (camions) (millions de km)	300	14%	1,600	67%
(ii) Distance moyenne par camion (km)	30,852		36,713	
c) (i) Distance totale (Tracteurs) (millions de km)	1,800	86%	790	33%
(ii) Distance moyenne par tracteur (km)	72,283		78,490	

7- Carburant

a) Coût total en carburant (en millions de dollars)	410		420	

b) coût en carburant/km ($)	0.20	0.18
8- Salaire moyen/Conducteur ($)	23,097	21,850
9- Dépenses d'entretien/ pièce de matériel ($)	3,984	5,791
10- Dépenses des courtiers (en millions de dollars)	670	110
11- Coût de location/véhicule loué ($)	9,296	9,144
12- Frais d'assurance et permis/ véhicule en propriété ($)	1,470	923
13- Dépenses totales d'exploitation (en milliards de dollars)	4.2	2.1
14- Dépenses totales d'exploitation/ pièce de matériel ($)	40,811	28,955

Nombre de transporteurs

Les transporteurs pour compte d'autrui possédaient 1 025 parcs de camions et les transporteurs pour compte propre, 2 822, qui correspondaient aux critères susmentionnés. L'écart entre ces

deux nombres, à la fois impressionnant et trompeur, est entre autres attribuable au fait que les parcs de camions privés servent en général un client principal tandis que les transporteurs pour compte d'autrui offrent des services à plusieurs clients.

Il convient également de noter que ces 1 025 transporteurs pour compte d'autrui interviennent pour 34 p. 100 des 3 008 transporteurs exploitant plus de 4 véhicules. De plus, les 2 822 transporteurs pour compte propre, de longue distance, interviennent seulement pour 5 p. 100 des 52 623 exploitants privés possédant plus de 4 véhicules. Ces nombres démontrent à quel point les transporteurs pour compte propre sont beaucoup plus concentrés dans le secteur du transport sur courtes distances que les transporteurs pour compte d'autrui.

Province/territoire de domicile

La répartition des transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre selon leur province/territoire respectif de domicile est plus ou moins comparable, sauf dans les Maritimes. Seulement 80 (8 p. 100) des transporteurs pour compte d'autrui sont domiciliés dans cette région, au regard de 446 (16 p. 100) de transporteurs pour compte propre.

Nombre de provinces/territoires servis

La plupart des transporteurs pour compte propre (72 p. 100) exploitent leur entreprise dans une seule province ou sur un seul territoire, et 13 p. 100 d'entre eux servent deux provinces. En outre, la distance de la plupart des parcours de ce groupe devrait être en général assez limitée. Le pourcentage de transporteurs pour compte d'autrui exploitant dans une seule province ou sur un seul territoire est bien inférieur (45 p. 100). De plus, 31 p. 100 des transporteurs pour compte d'autrui déclarent des activités dans trois provinces ou plus, au regard de seulement 15 p. 100 dans le cas des parcs privés. D'après ces nombres, la région d'exploitation des transporteurs pour compte d'autrui est globablement plus grande que celle des camionneurs pour compte propre.

Genre de propriété

La majorité des transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre étudiés sont consitués en société ou liés à une société. Il est surprenant de noter que 11 p. 100 des transporteurs pour compte propre exploitant plus de 14 vénicules appartiennent à un propriétaire unique.

Nombre total de vénicules en exploitation

Le nombre de véhicules exploités par les transporteurs pour compte d'autrui est beaucoup plus élevé que le nombre de

véhicules exploité par les transporteurs pour compte propre. Ce facteur est particulièrement mis en lumière lorsque l'on considère le nombre moyen de véhicules par société/parc. Ces nombres viennent encore renforcer l'écart notable qui existe entre les deux genres de camionnage. Les camionneurs pour compte d'autrui doivent disposer du matériel qui réponde aux divers besoins d'un certain nombre de clients, tandis que les camionneurs pour compte propre transportent souvent un nombre très limité de différentes marchandises pour un nombre très limité de clients.

Nombre de camions en propriété et loués

En moyenne, les transporteurs pour compte propre possèdent 5 camions porteurs de plus que les transporteurs pour compte d'autrui correspondants. La location de camions n'est guère populaire dans l'un ou l'autre des groupes. Cependant, il convient de noter que les transporteurs pour compte propre qui utilisent du matériel loué seulement ne sont pas inclus dans les fiches de renseignements sur le camionnage étant donné qu'ils ne pouvaient être identifiés dans les dossiers d'enregistrement des véhicules automobiles utilisés pour établir l'univers de l'enquête.

Nombre de tracteurs en propriété et loués

Le nombre de tracteurs entre les transporteurs pour compte d'autrui et pour compte privé varie considérablement. En

moyenne, les transporteurs pour compte d'autrui possèdent 8 fois plus de tracteurs que les transporteurs pour compte propre. De plus, les transporteurs pour compte d'autrui possèdent beaucoup plus de tracteurs que de camions porteurs tandis que la situation est l'inverse dans les cas des transporteurs pour compte propre. Enfin, les transporteurs pour compte d'autrui louent peu de tracteurs (en moyenne, 7 p. 100 du nombre total de tracteurs), tandis que l'industrie du camionnage pour compte propre intervient pour 16 p. 100 du total.

Nombre de remorques en propriété et louées

Étant donné la situation au niveau des tracteurs, les transporteurs pour compte d'autrui possèdent 12 fois plus de remorques que les transporteurs pour compte propre. Environ 8 p. 100 des remorques des camionneurs pour compte d'autrui étaient louées au regard de 13 p. 100 dans le cas du camionnage pour compte propre. Les sociétés pour compte d'autrui exploitent 2,7 remorques par tracteur et les parcs privés, 1,9.

Nombre de véhicules en propriété et loués

Environ 7,5 p. 100 des véhicules exploités par les transporteurs pour compte d'autrui sont loués et 10,4 dans le cas des camionneurs pour compte propre.

Classification des véhicules selon le genre

Ces statistiques démontrent la différence entre la nature des parcs des deux groupes de transporteurs. Dans le cas des camionneurs pour compte d'autrui, les principales composantes sont les tracteurs et les remorques. Les transporteurs pour compte propre utilisent surtout des camions porteurs. Cette différence au niveau du matériel implique un écart éventuel entre le volume des charges transportées et la distance parcourue.

Distance totale parcourue

Au total, les transporteurs pour compte propre ont parcouru 2,4 milliards de kilomètres et les transporteurs pour compte d'autrui, 2,1 milliards, soit un écart de près de 14 p. 100.

Distance parcourue par les camions et les tracteurs (excluant les chauffeurs-courtiers)

Au total, les camions porteurs utilisés par les transporteurs pour compte propre ont parcouru beaucoup plus de distance que ceux des transporteurs pour compte d'autrui. Cette situation est cependant l'inverse dans le cas des tracteurs. Ces données se justifient par la structure de chacun des parcs, tel qu'indiqué précédemment. Cependant, en moyenne, les camions et les tracteurs exploités par les transporteurs pour compte propre parcourent plus de distance par année que ceux qui sont

exploités par les transporteurs pour compte d'autrui. En outre, si on compare la distance moyenne annuelle parcourue par les deux genres de matériel, les transporteurs pour compte propre utilisent le leur beaucoup plus intensivement que les transporteurs pour compte d'autrui.

Coûts en carburant

Les transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre ont dépensé respectivement 410 et 420 milliards de dollars en carburant. Les transporteurs pour compte d'autrui ont dépensé .02 $ de plus le kilomètre que les transporteurs pour compte propre. Cet écart pourrait être attribuable au fait que les transporteurs pour compte d'autrui utilisent davantage de tracteurs et de remorques; par conséquent, ils transportent probablement des charges plus lourdes.

Rémunération moyenne/camionneur

La rémunération moyenne des chauffeurs embauchés par les transporteurs pour compte d'autrui est de 6 p. 100 supérieure à celle des chauffeurs embauchés par les transporteurs pour compte propre.

Dépenses d'entretien/pièce de matériel

Les dépenses d'entretien par pièce de matériel s'élèvent à près de 4 000 $ pour les transporteurs pour compte d'autrui et à 7 000 $ pour les transporteurs pour compte propre. Étant donné

le nombre moyen de véhicules par transporteur, il semble que les transporteurs pour compte d'autrui bénéficient davantage d'une économie d'échelle que les transporteurs pour compte propre.

Dépenses pour chauffeurs-courtiers

Les camionneurs pour compte d'autrui couverts par la présente étude ont déclaré avoir dépensé six fois le montant dépensé par les transporteurs pour compte propre pour obtenir les services de chauffeurs-courtiers. Le manque de données sur la nature de ce service empêche de relier ce comportement à une caractéristique quelconque de l'un de ces deux groupes.

Coûts de location/véhicules loués

En moyenne, on juge négligeable l'écart entre le montant dépensé par les deux groupes pour louer des véhicules.

Coûts des assurances et permis/nombre de véhicules

En moyenne, les transporteurs pour compte d'autrui paient près de 60 p. 100 de plus pour ces articles que les transporteurs pour compte propre. On ne dispose pas d'une ventilation plus précise pour le camionnage privé et, par conséquent, la nature de cette différence ne peut être identifiée.

Frais globaux d'exploitation par véhicule

En moyenne, les frais d'exploitation d'un véhicule pour compte d'autrui sont de 12 000 $ supérieurs à ceux d'un véhicule pour compte propre. Il faut toutefois tenir compte du fait que cette différence comprend des postes comme les dépenses liées au commerce et aux ventes, de même que les dépenses d'administration et de bureau en général, qui n'ont pas été signalées, ou ne s'appliquaient pas dans le cas des transporteurs privés. L'ensemble des dépenses d'exploitation pour les transporteurs pour compte d'autrui, à long parcours, représentent 78 p. 100 des dépenses d'exploitation totales des opérateurs pour compte d'autrui, qui possèdent plus de 4 véhicules. Le ratio équivalent pour le secteur du camionnage privé est de 23 p. 100. Ces résultats confirment le fait que les transporteurs pour compte d'autrui sont surtout concentrés dans les longues distances, alors que les transporteurs privés se retrouvent dans le transport des marchandises sur courte distance.

L'analyse des données comparatives entre les transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre de longues distances indique que proportionnellement, un plus grand nombre de transporteurs pour compte d'autrui que de transporteurs pour compte propre font du camionnage sur de longues distances. La répartition de ces deux groupes de transporteurs est relativement la même partout au pays, à l'exception des Maritimes. Au total, les transporteurs pour compte d'autrui

utilisent plus de véhicules. Ils utilisent surtout des tracteurs et des remorques alors que les transporteurs pour compte propre utilisent davantage de camions porteurs. La distance totale parcourue par les transporteurs pour compte propre est plus grande que celle des transporteurs pour compte d'autrui. En moyenne, ils utilisent leurs camions ordinaires et tracteurs plus que les transporteurs pour compte d'autrui.

Les transporteurs pour compte d'autrui de long parcours ont des coûts plus élevés au chapitre du carburant par kilomètre, des salaires des chauffeurs et des chauffeurs-courtiers, et au niveau de l'administration; leurs frais d'exploitation sont donc plus élevés que ceux des transporteurs pour compte propre. Même en déduisant les coûts des chauffeurs-courtiers, le ratio des frais d'exploitation en fonction de la distance totale parcourue est deux fois plus élevé pour les transporteurs pour compte d'autrui que pour les transporteurs pour compte propre. Il faut toutefois souligner que certains frais d'exploitation, comme les salaires des cadres supérieurs, ne sont peut-être pas inclus dans les frais d'exploitation des camionneurs pour compte propre, ce qui pourrait rendre la présente comparaison quelque peu trompeuse.

B - Caractéristiques de rendement des transporteurs à longs parcours

Les données présentées et analysées dans les sections précédentes du document étaient fondées sur des enquêtes sur le

transport par camions des marchandises, dont l'objectif principal est d'élaborer des statistiques sur la structure des entreprises, en fonction de la flotte, de la composition, des frais d'exploitation, des emplois, etc. Dans la présente section, on tente, en se fondant sur les résultats des enquêtes de Statistique Canada sur l'origine et la destination des produits, de décrire le rendement de l'industrie en fonction des tonnes transportées, des produits transportés et des tonnes-kilomètres.

Les données utilisées sur les transporteurs pour compte d'autrui sont tirées de l'enquête de 1982 sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui et portent sur tous les transporteurs interurbains dont les recettes provenant du camionnage interurbain en 1981 étaient supérieures à 100 000 $, sans tenir compte du nombre de véhicules utilisés. Les données utilisées pour les transporteurs pour compte propre sont les données préliminaires de la Fiche de renseignements sur le camionnage de 1983, qui examine l'origine des produits et la destination des transporteurs pour compte propre importants.

a) <u>Principales origines et destinations (tonnage)</u>

Le tableau 4 présente les dix principales origines et destinations en fonction du tonnage transporté par les deux groupes à l'étude. Trois observations s'en dégagent: on retrouve les mêmes origines et destinations dans les deux

groupes, mais pas dans le même ordre; les déplacements à l'intérieur de la province prédominent; le tonnage transporté par les transporteurs pour compte d'autrui est beaucoup plus important que celui des transporteurs pour compte propre.

TABLEAU 4

DIX PRINCIPALES ORIGINES-DESTINATIONS

EN FONCTION DU TONNAGE TRANSPORTÉ

Pour compte d'autrui		Pour compte propre	
Classement origine-destination	Tonnes (en milliers de)	Classement origine-destination	Tonnes (en milliers de)
1. Ontario-Ontario	46,176	Ontario-Ontario	15,030
2. Québec-Québec	22,157	Québec-Québec	13,382
3. Alberta-Alberta	19,908	C.-B.-C.-B.	2,234
4. C.-B.-C.-B.	14,227	Alberta-Alberta	2,076
5. Saskatchewan	4,751	Saskatchewan-Saskatchewan	1,574
6. Manitoba-Manitoba	3,618	Ontario-Québec	1,567
7. N.-É.-N.-É.	3,379	Québec-Ontario	1,563
8. Ontario-Québec	3,109	N.-É.-N.É.	1,539
9. N.-B.-N.-B.	3,013	N.-B.-N.-B.	1,027
10. Québec-Ontario	2,944	Manitoba-Manitoba	861
TOTAL	123,282		40,853

b) Principales origines-destination (tonnes-kilomètres)

Le tableau 5 présente les dix principales origines-destinations en fonction du nombre de tonnes-kilomètres parcourus. En se fondant sur ces critères, on constate que les transporteurs pour compte d'autrui participent de façon importante au transport à l'intérieur de la province tout en faisant beaucoup de transport interprovincial. La prédominance du transport intraprovincial est évidente dans le secteur du transport pour compte propre. Encore une fois, le total des produits transportés par les transporteurs pour compte d'autrui est plus élevé que chez les transporteurs pour compte propre.

c) Principaux produits transportés (tonnage)

Comme il est indiqué au tableau 6, sur les cinq principaux produits transportés en fonction du tonnage, trois se retrouvent dans les deux groupes. Un seul produit dans chacun des groupes ne se retrouve pas aux premiers rangs de l'autre liste. Cette comparaison permet de constater que les deux groupes de transporteurs déplacent, en général, les mêmes types de produits.

d) Principaux produits transportés (tonnes-kilomètres)

Le tableau 7 présente les cinq principaux produits transportés par chaque groupe, en fonction des

tonnes-kilomètres. Les remarques au paragraphe c) sont encore valables. Comme il a déjà été mentionné, la différence constatée au niveau du volume transporté demeure.

TABLEAU 5

DIX PRINCIPALES ORIGINES-DESTINATIONS

EN FONCTION DES TONNES-KILOMÈTRES PARCOURUS

Pour compte d'autrui		Pour compte propre	
Classement origine-destination	t/km (en milliers de)	Classement origine-destination	t/km (en milliers de)
1. Ontario-Ontario	7,082,575	Ontario-Ontario	2,576,011
2. Québec-Québec	3,561,221	Québec-Québec	2,265,050
3. Alberta-Alberta	3,479,485	Ontario-Québec	622,598
4. C.-B.-C.-B.	2,169,648	Québec-Ontario	517,886
5. Ontario-Québec	1,851,937	Alberta-Alberta	427,745
6. Québec-Ontario	1,555,410	Saskatchewan-Saskatchewan	415,772
7. Ontario-Alberta	1,303,483	C.-B.-C.-B.	306,925
8. Alberta-B.-C.	1,110,091	N.-É.-N.É.	237,051
9. C.-B.-Alberta	1,078,241	N.-B.-N.-B.	165,598
10. Ontario-C.-B.	1,017,941	Manitoba-Manitoba	162,525
TOTAL	24,210,232		7,697,161

TABLEAU 6

CINQ PRINCIPAUX PRODUITS TRANSPORTÉS EN FONCTION DU TONNAGE

Pour compte d'autrui			Pour compte propre		
Classement du produit	Tonnes (en milliers de)	Classement-camionnage pour compte propre	Classement du produit	Tonnes (en milliers de)	Classement-camionnage pour compte d'autrui
1. Sable, gravier et pierres brutes	9,996	9	1. Produits du pétrole et du charbon	9,889	5
2. Ciment et produits de base en béton	4,930	4	2. Autres préparations alimentaires	4,377	4
3. Mazout	4,876	Pas dans les 20 premiers	3. Bois de construction et sciages	2,567	10
4. Autres préparations alimentaires	4,269	2	4. Ciment et produits de base en béton	2,363	2
5. Produits du pétrole et du charbon	4,049	1	5. Boissons alcooliques fermentées	1,812	Pas dans les 20 premiers

TABLEAU 7

CINQ PRINCIPAUX PRODUITS TRANSPORTÉS EN FONCTION DU TONNES-KILOMÈTRES

Pour compte d'autrui			Pour compte propre		
Classement du produit	t/km (en milliers de)	Classement-camionnage privé	Classement du produit	t/km (en milliers de)	Classement-camionnage pour compte d'autrui
1. Autres préparations alimentaires	2,523,551	3	1. Produits du pétrole et du charbon	1,299,141	4
2. Bois de construction et sciages	1,479,044	2	2. Bois de construction et sciages	845,333	2
3. Tôles, feuilles et feuillards d'acier	1,199,399	5	3. Autres préparations alimentaires	725,838	1
4. Produits du pétrole et du charbon	1,045,080	1	4. Transport général	629,027	15
5. Ciment et produits de base en béton	1,013,513	11	5. Tôles, feuilles et feuillards d'aciers	551,871	3

TABLEAU 8

NOMBRE DE TRAJETS OU DE LIVRAISONS

EN FONCTION DE LA DISTANCE

Distance du trajet ou de la livraison (km)	Pour compte d'autrui		Pour compte propre	
	Nombre de livraisons	%	Nombre de trajets	%
0-100	5,948,765	21.4	1,150,403	48.4
100-500	12,476,577	44.4	1,042,212	43.9
plus de 500	9,687,507	34.5	182,507	7.7
Total	28,112,849	100.0	2,374,762	100.0

e) Nombre de trajets ou de livraisons en fonction de la distance

Les données du tableau 8 présentent une indication de la distance parcourue dans le cadre du déplacement d'un produit. Les données disponibles décrivent les déplacements des transporteurs pour compte d'autrui en fonction des livraisons, et des transporteurs pour compte propre en fonction des trajets. Les concepts de livraisons et de trajets ne sont pas directement comparables. Il arrive souvent, par exemple, qu'un

trajet compte plusieurs livraisons. Il est donc trompeur de comparer le nombre de livraisons au nombre de trajets. Il est toutefois possible de constater que la majorité des déplacements des transporteurs pour compte propre s'effectuent sur une distance de 500 kilomètres ou moins. La répartition des livraisons pour compte d'autrui est moins étalée dans les catégories de distances. Plus d'un tiers des livraisons de ce groupe se faisaient sur des distances de plus de 500 kilomètres.

Les tableaux 4 à 8 permettent de constater que les transporteurs pour compte d'autrui et pour compte propre opèrent en général dans les mêmes régions du pays. Toutefois, les transporteurs pour compte d'autrui participent davantage aux déplacements interprovinciaux et transportent un plus grand volume de biens. Rien n'indique qu'un groupe de transporteurs se spécialise dans le transport d'un produit plus qu'un autre. Règle générale, les transporteurs pour compte propre se déplacent sur de courtes et de moyennes distances. Les livraisons des transporteurs pour compte d'autrui se retrouvent dans toutes les catégories de distances, et un tiers de ces transporteurs parcourent plus de 500 kilomètres.

VI - Conclusions

Dans le cadre du présent document, les auteurs ont donné une indication de l'importance de l'industrie du camionnage au sein du secteur du transport des marchandises au Canada, en plus de décrire

sur une base statistique, l'industrie du camionnage pour compte d'autrui et pour compte propre.

Voici les principales conclusions que l'on peut tirer de cette étude:

. lorsqu'il s'agit des dépenses d'exploitation, l'industrie du camionnage est le principal mode de transport des marchandises au Canada avec, en 1982, 58 p. 100 des dépenses totales pour le transport des marchandises. Les dépenses annuelles liées au transport de marchandises par camions atteignent environ 15 milliards de dollars;

. le secteur du camionnage pour compte propre est plus important que celui du camionnage pour compte d'autrui en fonction du nombre de transporteurs, de l'ensemble du matériel, de la distance totale parcourue, du nombre total d'employés et des dépenses globales d'exploitation;

. le transporteur pour compte d'autrui moyen est habituellement plus important que le transporteur pour compte propre à l'égard des variables mentionnées au paragraphe précédent. Quant aux dépenses d'exploitation, la moyenne du transporteur pour compte d'autrui est de dix (10) fois supérieure à celle du transporteur pour compte propre moyen;

. proportionnellement, il y a plus de transporteurs pour compte d'autrui sur longue distance que de transporteurs pour compte propre. La grande majorité de ces derniers font du transport local;

. les transporteurs pour compte d'autrui et compte propre de long parcours sont plus ou moins installés dans les mêmes régions du pays et transportent à peu près les mêmes types de produits;

. les transporteurs pour compte propre à long parcours utilisent surtout des camions porteurs. Leurs déplacements se font surtout entre les provinces, et sur une distance relativement courte. En moyenne, leurs camions et remorques voyagent plus sur une base annuelle que ceux des transporteurs pour compte d'autrui à long parcours;

. les transporteurs pour compte d'autrui à long parcours utilisent surtout des tracteurs et des remorques. Ils participent davantage aux déplacements interprovinciaux que les transporteurs pour compte propre. Ils transportent des volumes de produits plus importants sur de plus longues distances;

. au total, les transporteurs pour compte d'autrui et compte propre à long parcours ont parcouru des distances comparables, comme il est possible de le constater par le nombre de kilomètres. Toutefois, les transporteurs pour compte d'autrui ont transporté beaucoup plus de marchandises, comme il est souligné dans le nombre de tonnes ou de tonnes-kilomètres. Deux facteurs expliquent ce paradoxe:

l'utilisation prédominante de camions porteurs par les transporteurs pour compte propre suppose un changement plus petit par kilomètre parcouru que les transporteurs pour compte d'autrui qui utilisent davantage la combinaison tracteurs-remorques; les transporteurs pour compte propre effectuent plus souvent un retour à vide que les transporteurs pour compte d'autrui. Dans les deux cas, il faudrait obtenir des données plus détaillées sur l'origine et la destination du camionnage pour compte propre afin de justifier ces affirmations.

RECHERCHE SUPPLÉMENTAIRE

Compte tenu des conclusions de l'étude et de l'expérience acquise pendant l'étape de la recherche, les auteurs sont d'avis qu'une recherche plus poussée est nécessaire dans les domaines suivants:

1) l'élaboration de meilleurs critères statistiques afin de distinguer entre les transporteurs pour compte d'autrui et compte propre. Puisqu'il est de plus en plus difficile d'établir une distinction claire entre les deux, une approche statistique intégrée devient essentielle;

2) l'élaboration d'une meilleure base de données, plus intégrée, à la fois à l'égard des caractéristiques d'entrée des transporteurs (par ex. carburant, main-d'oeuvre, etc.) et des caractéristiques de sortie des mêmes transporteurs (par ex. tonnes transportées et rendement tonne-kilomètre);

3) une évaluation et une analyse supérieures des marchandises transportées par les chauffeurs-courtiers au nom des transporteurs. Le rapport entre le transport effectué par les chauffeurs-courtiers et par les véhicules appartenant à la société devra être identifié, évalué et analysé.

RECOMMANDATIONS

Toute enquête future devrait tenir compte de l'évolution de l'industrie du camionnage et, à long terme, toutes les enquêtes sur le camionnage devraient utiliser un cadre, des définitions et des concepts communs.

BIBLIOGRAPHIE

1) The Practical Handbook of Private Trucking, Colin Barrett, publié par la Traffic Service Corporation, Washington, D.C.

2) The Economics of the Transportation Firm, James Kneafsey, Lexington Books, D.C. Health and Company, Lexington

3) Economic Analysis of Intercity Freight Transportation, George Wilson, Indiana University Press, Bloomington

4) Principales sources statistiques

Enquête sur les entreprises de camionnage, Statistique Canada, nº 53-222

Enquête sur le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, Statistique Canada, nº 53-224

Fiche de renseignements sur le camionnage, Statistique Canada, nº 53-006

Relevé et utilisation des camions, Statistique Canada, nº 53-006